

Vraag nr. 345
van 1 april 1998
van mevrouw GERDA RASKIN

Parking H. Hartziekenhuis Leuven – Bouwaanvraag

Bij de bouwaanvraag voor een parking met 530 parkeerplaatsen op de parking van het H. Hartziekenhuis (Naamsestraat) in Leuven werd door de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, en Monumenten en Landschappen (Arohm) een bijkomende motivatie gevraagd aan de stad Leuven. Onder meer werd aan de stad Leuven gevraagd om de parking in te passen binnen het mobiliteitsplan, aan te tonen dat er minimaal openbaar vervoer was in het stadsgebied van de beoogde parking, of de parking een plaats heeft in het parkeerplan en of er een mobiliteitsbehoefteplan was uitgevoerd.

Deze houding van Arohm paste ook in de recente richtlijn van de minister dat, in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, geen bijkomende parkeerplaatsen toegestaan zijn in de centra van de stedelijke gebieden.

1. Wat was het antwoord op deze en de andere gestelde bijkomende vragen ?
2. Hoe beantwoorden deze plannen aan de bovenvermelde richtlijn ?
3. Mag ik tevens vernemen of het zo is dat de betrokken ambtenaar van Arohm, zoals vermeld in de informatie die me bereikte, ontboden werd op het kabinet van de minister en er geconfronteerd werd "met alle aanwezige kabinet-medewerkers en een achtkoppige delegatie van Leuven aangevoerd door de burgemeester", of dit strookt met de normale geplogenheden en of deze werkwijze ook in andere dossiers reeds gehanteerd werd en zo ja in welke dossiers ?

Antwoord

1. De stad Leuven heeft een verantwoordingsnota toegelicht op de vergadering van 21 januari 1998. De verantwoordingsnota voldeed als antwoord op de door Arohm gestelde vragen. De verantwoordingsnota bevat onder meer elementen uit :

– het mobiliteitsplan ;

- de visie van de stad op de verkeerscirculatie in de binnenstad, parkeervoorzieningen en de maatregelen voor parkeerduurbeperking zoals vastgelegd in de beslissing van de gemeenteraad van de stad Leuven van 12 februari 1996.

Een centumparking op het terrein van het H. Hartziekenhuis wordt in de visie van de stad beschouwd als parking op de verkeerslus Naamsestraat aan de rand van het voetgangers- en handelsgebied. De locatie houdt rekening met elementen van nabijheid van bestemmingspunten en verkeersleefbaarheid.

2. In het vooruitzicht van nieuwe richtlijnen ter vervanging van de omzendbrief van 20 oktober 1982 betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen, worden bewarende maatregelen genomen inzake het aanbod aan parkeerplaatsen. Bij het nemen van bewarende maatregelen zijn het stand-still-principe en de ruimtelijke draagkracht doorslaggevend. Daarnaast wordt er in het bijzonder voor stations en plaatsen die goed door collectief en openbaar vervoer bediend zijn (halteplaatsen) over gewaakt dat de ruimtelijke draagkracht niet wordt overschreden door het beperken van het aanbod aan parkeerplaatsen. Ten aanzien van de locatie van activiteiten met een sterk mobiliteitsgenererend karakter is het aangewezen dat bouwaanvragen worden gestaafd door een mobiliteitseffectrapport (Mober).

In de verantwoording van de stad Leuven wordt aangegeven dat de aanvraag niet in tegenspraak is met het stand-still-principe. Door de reeds uitgevoerde of geplande herinrichting van het openbaar domein vermindert het aantal parkeerplaatsen, onder meer in de Naamsestraat (30 + 100), Redingenstraat (100) en Schapenstraat (30).

Omdat de stad Leuven al heel wat studies en onderzoeken omtrent mobiliteit heeft uitgevoerd, is het in dit geval en gelet op de verantwoordingsnota niet noodzakelijk een volledig Mober op te maken.

3. Op het overleg met de stad Leuven van 21 januari 1998 was een ambtenaar aanwezig die de administratie vertegenwoordigde. Er was dus geen ambtenaar "ontboden". De samenstelling van de afvaardiging van de verschillende betrokkenen behoort immers tot de verantwoordelijkheid van elke betrokken instantie.